



1. Il 30 luglio il governo italiano ha depositato il ricorso per infrazione contro l'Austria aprendo così la fase giudiziaria della procedura ex 259 TFUE tesa ad accertare l'incompatibilità con il diritto dell'Unione europea di alcuni provvedimenti austriaci regolatori del traffico sull'asse autostradale del Brennero (causa [C-524/24](#)).
2. Il ricorso di cui è data [comunicazione](#) nella GUUE C del 16 settembre 2024 è stato presentato dall'avvocatura previa [delibera](#) del Consiglio dei Ministri, a distanza di poche settimane dall'adozione del parere motivato da parte della Commissione che il 14 maggio ha riconosciuto la fondatezza delle censure mosse dall'Italia nei confronti dell'Austria (segnalato in questa [Rivista](#)).
3. Più precisamente, le misure contestate sono quattro e a ciascuna di esse è dedicato uno specifico motivo di ricorso teso a dimostrare la violazione degli articoli 34 e 35 TFUE che, come è noto, vietano le restrizioni all'importazione e all'esportazione di prodotti fra Stati membri: 1) il divieto di transito notturno o "divieto notturno" per autocarri di peso superiore a 7,5 tonnellate su un tratto dell'autostrada A12 in determinate ore della notte; 2) un divieto settoriale di circolazione o "divieto settoriale" per autocarri di peso superiore a 7,5 tonnellate che trasportano determinate merci su un tratto dell'autostrada A12, anche in ragione dell'esenzione dal divieto dei veicoli Euro VI immatricolati per la prima volta dopo il 31 agosto 2018; 3) un divieto di circolazione invernale o "divieto invernale" per automezzi di peso superiore alle 7,5 tonnellate sulle autostrade A12 e A13 nelle giornate di sabato dei mesi invernali dalle ore 7.00 alle ore 15.00 agli autocarri diretti in Italia, in Germania o in altro Paese raggiunto attraverso l'Italia o la Germania; 4) un sistema di dosaggio o "dosaggio" che in determinati giorni limita a un massimo di 300 veicoli l'ora il numero di autocarri che possono immettersi sull'autostrada A12 nei pressi di Kufstein.
4. Il contenzioso interstatale introdotto dall'Italia non giunge, purtroppo, inaspettato ma anzi risulta solidamente fondato sul fatto che alcuni dei menzionati provvedimenti austriaci regolatori del traffico sull'asse del Brennero erano già stati dichiarati incompatibili con il diritto dell'Unione europea dalla Corte di giustizia, a seguito di procedura d'infrazione introdotta dalla Commissione ex 258 TFUE. Precisamente veniva censurato: con sentenza del 26 settembre 2000, Commissione c. Austria, [C-205/98](#), un regime dei pedaggi applicato agli autoveicoli con più di tre assi in quanto

discriminazione indiretta a causa dell'origine o della destinazione del trasporto, colpendo la maggioranza dei veicoli immatricolati negli altri Stati membri; con sentenza 15 novembre 2005, Commissione c. Austria, [C-320/03](#) (c.d. Brennero I) un divieto settoriale di circolazione degli autocarri con massa a pieno carico superiore alle 7,5 tonnellate che trasportavano determinate merci (rifiuti, pietrame, terra, veicoli a motore, legname in tronchi o cereali), su un tratto dell'autostrada A 12 lungo 46 km e un provvedimento del tutto simile, applicato ad un tratto più lungo, circa 84 km, con sentenza del 21 dicembre 2011, [C-28/09](#) (c.d. Brennero II).

5. Il ricorso, dunque, mira nel complesso a dimostrare che malgrado le due condanne, l'Austria ha mantenuto in vigore misure che determinano illegittime restrizioni alla libera circolazione delle merci e ne ha introdotte altre che a loro volta costituiscono misure di effetto equivalente a restrizioni quantitative all'importazione e all'esportazione andando ad aggravare la violazione alla libertà fondamentale interessata.
6. Rispetto alla lettera di denuncia con la quale l'Italia ha avviato il 14 febbraio 2024 la procedura d'infrazione interstatale, il ricorso introduttivo non contempla la presunta violazione del principio di leale cooperazione di cui all'art. 4, par. 3 TUE che veniva fondata proprio sul fatto che nonostante le statuizioni del 2005 e del 2011, l'Austria aveva posto in essere nuove restrizioni.
7. La Commissione d'altro canto, aveva rigettato nel parere motivato tale rilievo evidenziando "la peculiare situazione geografica dell'asse del Brennero e il numero sempre maggiore di mezzi pesanti che vi transitano [rappresentando] sfide impegnative e difficili per quanto riguarda l'obiettivo di garantire la qualità dell'aria, la sicurezza stradale e in generale un'adeguata gestione del traffico".
8. E le difficoltà espresse da tale considerazione che, come abbiamo già rilevato, sembra spiegare il motivo per cui nonostante i provvedimenti restrittivi abbiano preso avvio nel 2018 e siano stati oggetto di numerose interlocuzioni fra gli Stati interessati, la Commissione non abbia introdotto una procedura d'infrazione ex 258 TFUE e abbia rinunciato ad aprire la fase contenziosa nella fattispecie oggetto, quasi anticipano, in estrema sintesi, l'articolata analisi che viene fatta nel c.d. rapporto Draghi su "[Il futuro della competitività europea](#)" (per un commento in questa Rivista, [Maresca](#)) in

relazione alla politica dei trasporti.

9. Il documento apre l'esame del settore dichiarando senza ombra di dubbio che "le reti e servizi di trasporto ben funzionanti e un'industria dei trasporti prospera sono cruciali per la competitività dell'intera economia dell'UE" e che "i trasporti sono destinati a subire importanti trasformazioni ecologiche e digitali" ma anche che il potenziale non sia ancora stato sfruttato appieno. In relazione al trasporto di merci su strada che resta la modalità più economica e dunque prevalente, viene stimato che la congestione stradale costi all'UE circa 230 miliardi di euro all'anno. Secondo le proiezioni, il completamento della [Rete transeuropea di trasporto](#) (TEN-T) realizzando progetti a lungo termine come il tunnel del Brennero, risulta essere la strategia fondamentale per sbloccare un'ulteriore crescita, contribuire ad affrontare la congestione e soddisfare una domanda crescente nel settore. L'implementazione della rete, tuttavia, soffre la carenza di finanziamenti privati che guardano all'elevato livello di rischio, agli alti costi iniziali o alla mancanza di redditività a breve termine.
10. Ma un ulteriore passaggio del rapporto appare significativo rispetto al contenzioso in esame. Invero, laddove esiste una pianificazione nazionale per i progetti e gli investimenti nel settore dei trasporti, il documento evidenzia come essa si concentra principalmente su singole modalità, non sia uniforme in tutta l'UE né pienamente allineata con la pianificazione dell'UE. Inoltre, a livello nazionale, sembra esserci una mancanza di priorità, soprattutto dove esistono inefficienze ovvero ostacoli alla realizzazione di un mercato dei trasporti integrato nell'UE. In questi casi, gli Stati membri "tendono a interpretare in modo disomogeneo le norme dell'UE e sono riluttanti ad aggiornare la legislazione obsoleta in alcuni casi o a proporre e concordare compromessi per risolvere i problemi in sospeso".
11. E se l'accertamento della violazione da parte della Corte è assai probabile, l'auspicio è che vengano anche implementati gli sforzi da parte di tutti i soggetti interessati per interventi strutturali risolutivi.